

COLLECTIF NON A L'AUTOROUTE A FLORANGE- QUARTIER GARE-

Date création en février 2021

Principales actions :

- Manifestation en mai 2021
- Présentation de l'impact du projet par le tracé F5 à M. LE GARANT
- Insertion au COPIL en décembre 2021
- Sensibilisation de la population directement ou par voie de presse
- Tenue de débats

Dans l'analyse du dossier, nous ne participons pas uniquement comme riverains impactés par un tracé mais nous dénonçons également l'inutilité des propositions et leurs conséquences.

Ainsi, nous proposons un travail inter associatif, Etat et élus sur le sujet avec force de propositions.

Nous avons œuvré en la coalition de nombreuses associations et collectifs qui se retrouvent dans notre démarche.

Conclusion : Dossier F5 avec solutions insatisfaisantes, obsolètes, conséquences néfastes. Le collectif se battra pour défendre ses droits.

CAHIER D'ACTEUR

COLLECTIF NON A L'AUTOROUTE A FLORANGE- QUARTIER GARE PROJET A 31BIS

Même si le projet de construction d'A31bis remonte à plusieurs décennies, la décision du 12 février 2016 du Ministère de l'Environnement de l'Energie et de la Mer chargé des relations internationales sur le climat, entérine l'aménagement de la liaison.

L'A31 BIS AURAIT ÉTÉ DECIDÉE POUR RÉPONDRE EN URGENCE :

➤ INITIALEMENT :

1. Aux problèmes actuels de saturation de l'A31 entre « l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise » ;
2. A la remise à niveau de l'A31 actuelle d'un point de vue environnemental et structurel (protections phoniques en zones d'habitation fortement impactées, rétablissement de corridors écologiques, mise aux normes des dispositifs d'assainissement) (concertation page 19)

➤ PUIS :

3. A l'enclavement de la vallée de l'Orne ;
4. Aux problèmes de forte circulation dans FLORANGE ;
5. Au devenir des friches industrielles ;
6. Au développement d'une économie locale et développement multimodal.

REPONSES OFFICIELLES PROPOSEES : 4 TRACÉS

Pour mémoire, plus de 10 tracés ont été présentés, tantôt mis en avant, tantôt décriés.

Aujourd'hui, **quatre tracés** (deux historiques F4 tunnel profond, F10 et 2 nouveaux F5) sont en lice, soumis à la concertation et présentés comme solution aux problématiques sus évoquées.

Toutefois, les études ne sont pas faites à équivalence sur l'ensemble des tracés et n'englobent pas tous les domaines/sujets.

QUATRE REPONSES Á NUANCER ...

...au vu des nombreuses incertitudes qui existent, notamment :

- **L'approximation des chiffres** communiqués et/ou non actualisés conduit à s'interroger sur les réponses apportées.
- **Les coûts qui ne peuvent pas être estimés** actuellement au vu de contexte.
- Le dossier de la concertation qui ne présente pas **les données de report de l'abandon de la voiture sur les moyens alternatifs**.
- **L'apparente non coordination avec le Luxembourg** : pour répondre aux problèmes de saturation, le maître d'ouvrage a décidé d'y répondre en augmentant la capacité routière sans la confronter à la capacité d'absorption du flux par le Luxembourg.

INADEQUATION DES TRACES AVEC LES ATTENTES DU PROJET :

LES TRACES F5 NE REPONDENT PAS A LA CONTRAINTE TEMPS

Selon le maître d'ouvrage, il est **urgent** de répondre aux problèmes de mobilité.

Dès lors, à défaut de réponse rapide, le projet risquerait d'être déjà obsolète avant sa mise en service.

Or, sur certains tracés, le délai de réalisation du projet est très (trop) long.

Ainsi, sur les deux tracés F5, le démontage de la cokerie et la dépollution du site est à prendre en considération ce qui portera à minima le début des travaux de l'ouvrage **après 2038**.

De même, les fouilles archéologiques sont d'après le maître d'ouvrage encore « à prévoir » (p83 dossier concertation 2022), ce qui a comme conséquence un allongement des délais.

LES TRACÉS F5 NE REPONDENT PAS AUX PROBLÈMES DE SATURATION ET DE DESSERTE DE TERRITOIRE

La réalisation du projet permettrait de répondre aux problèmes de saturation de l'A31, de circulation dans Florange et de permettre une desserte des villes du bassin.

Tout d'abord, selon le maître d'ouvrage cet aménagement serait proposé en vue de répondre à une **urgence** quant à la **mobilité** sur le territoire, des conditions de circulation qui sont qualifiées de très dégradées au niveau de THIONVILLE et au Nord de l'axe (page 16 et 17 du dossier de concertation).

Toutefois, il échet de constater que le projet de plus de 30 ans n'actualise pas les comportements de mobilité du Nord Mosellan aux habitudes actuelles. La méthode de calcul est d'ailleurs reprise sans réelle précision (notamment sur la réalisation des calculs, page 21 du dossier de concertation).

A titre liminaire, la méthode de calcul devrait prendre en considération à minima des évolutions en cours d'implémentation ou en devenir. Ainsi, il est clair que la période post covid, et la crise énergétique actuelle amènent les personnes à repenser leur mode de vie et de mobilité : diminution du temps de travail (pour consacrer plus de temps en famille), usage du télétravail accru (34 jours pour les frontaliers actuellement et des demandes pour l'étendre à 2 jours par semaine), consommation locale plus respectueuse, période fiscale blanche pour les frontaliers sur le point d'être levée, utilisation des réseaux ferroviaires.

Au quotidien, l'A31 actuelle montre effectivement des problèmes de saturation matinale non pas à THIONVILLE mais à hauteur de KANFEN et ZOUFFTGEN, au niveau de la frontière. Ce tronçon envisagé pour résoudre le problème de mobilité, est géographiquement inutile et va même a contrario renforcer cet engorgement par l'orientation du flux des travailleurs sur un

même point de saturation par effet d'entonnoir (on passe de deux fois trois voies à deux fois deux voies).

De même, on peut constater en fin d'après-midi une circulation ralentie sur la zone Thionvilloise due à une zone à vitesse modérée avec de nombreuses sorties « commerciales » de Terville à Beauregard. D'ailleurs, la même problématique de ralentissement est constatée à hauteur d'Hauconcourt (page 63 dossier concertation).

Des principes de conception tenant compte des projets d'aménagement du territoire lorrain :

- Certaines sections, comme la section Hauconcourt-Richemont ou la RN 431, présentent aujourd'hui des phénomènes de saturation (ralentissements ou bouchons) mais ceux-ci ne sont pas créés par des problèmes de capacité de la section courante de l'infrastructure. Ces phénomènes sont dus à la multiplication des aménagements le long de ces voies structurantes (ZAC et projets divers) et à la conception de leurs accès, générant des remontées de files sur l'infrastructure.
- Une modélisation spécifique intégrant l'ensemble des projets existants, y compris ceux portés par d'autres maîtres d'ouvrage, a été lancée pour définir l'impact de ces projets en matière de déplacements et apporter des prescriptions techniques spécifiques aux aménageurs permettant de limiter ces difficultés d'accès. Des aménagements ponctuels au niveau des échangeurs seront réalisés si nécessaire.

Il est donc erroné de penser qu'une diminution du trafic sera effective au niveau de THIONVILLE grâce aux tracés proposés.

Enfin, au vu des scénarii présentés, il semble que l'A31 bis constitue une copie de l'A31 avec la création de nouveaux échangeurs et nouveaux axes d'engorgement (passage de 2*3 voies à 2*2 voies sous tunnel).

Déplacer le problème ne permet pas de le résoudre mais il peut créer d'autres inconvénients circulatoires.

Ainsi, ce projet est simplement un déplacement d'autoroute, on parle de l' « ex A31 THIONVILLE », ce qui est totalement contraire au principe de doublement de voie du projet (page 5 du dossier de concertation).

Suite aux explications du maître d'ouvrage, nous comprenons qu'il n'y aura aucune division de flux par l'orientation de celui-ci sur le nouveau tronçon uniquement et l'apport d'un flux supplémentaire via le raccordement à la vallée de l'Orne pour les tracés F5, donc risque de thrombose sur une deux fois deux voies.

Il est du cœur même du problème que ce contournement va recentrer le flux de l'A31 actuelle, additionné du flux de la vallée de l'Orne vers le point central des bouchons qui est le secteur de KANFEN- ZOUFFTGEN. Nous avons même eu la confirmation du gain de temps lors de la présentation de FAMECK le 12 janvier 2023 (voir Annexe 1), qui se situerait dans une moyenne de 6 minutes de gain pour 160 euros minimum de coût ! Il n'a pas été présenté le gain lors du retour des usagers.

Ensuite, l'aménagement permettrait selon le maître d'ouvrage, de répondre aux problèmes de saturation locale, et particulièrement de la ville de Florange, et permettre une desserte du bassin de l'Orne.

Ce problème de saturation serait chiffré à 16.000 véhicules p.m. jours.

Il n'est pas communiqué sur le détail/calcul du chiffre : véhicules de transit ou local, commercial ou résidents ?

Néanmoins, pour information, Florange a un bassin commercial et industriel dynamique. A titre d'exemple, l'entreprise Arcelor concentre un grand nombre de salariés et de prestataires ; on recense également plusieurs zones commerciales (dont la zone Sainte Agathe), des commerces, de nombreuses constructions immobilières, des écoles, le renouveau de la passerelle. **Florange est en mouvement** et donc sera toujours sujet à circulation dense !

En toute hypothèse, en date du 17 janvier 2023, l'analyse présentée par les services de la DREAL (Annexe 2) avec les projections/tracés est claire et illustre que les projets F5 ne répondront pas à la diminution de la circulation dans Florange . Ainsi, **pour le projet F5 Tunnel Profond, la circulation serait pour une grande partie de la ville en statut quo et pour le reste aggravé.**

Au-delà de la circulation interne à la ville de Florange, les projets F5 sont présentés comme permettant de décharger les villes comme Florange, Terville, Hayange de leur trafic local et permettre à d'autres zones d'être reliés à l'autoroute. Or, lors de la réunion de concertation du 8 décembre 2022, il a été mis en lumière de nouveaux éléments et, a priori, sans discussion avec les élus : **la suppression de l'échangeur 42 BETANGE, aucune entrée/sortie pour le F5** (pages 41, 46 et 51 du dossier de concertation 2022).

Dès lors, Florange est sacrifiée jusqu'au bout : elle sera une ville de transit mais pas une ville accessible !

Mais Florange ne sera pas la seule, car les villes ayant une voie d'accès à l'autoroute : Veymerange, Terville se verront traversées également.

Non seulement les projets F5 ne permettront pas une desserte et allègement du trafic mais en plus avec la mise en place d'une autoroute à péage, cela n'encouragera pas les usagers à emprunter l'A31 bis mais visera à surexploiter les communes avoisinantes comme zone de transit gratuit pour les automobilistes.

DES TRACÉS F5 NE REPONDENT PAS CONCRETEMENT A UNE DESSERTE DE LA VALLEE DE L'ORNE

Une des vocations nouvellement suggérée lors de ce projet, est la liaison avec la vallée de l'Orne. Or, ce secteur a déjà des voies de liaison suffisante.

En toutes hypothèses, eu égard à cette liaison, les tracés F5 sont les moins efficaces.

Enfin, si de nouvelles liaisons devaient être créées, diverses alternatives (via Richemont) autres que par ce projet ont été faites.

DES TRACÉS F5 SONT EN INADEQUATION AVEC LA REMISE AUX NORMES DE L'AUTOROUTE A31 ACTUELLE.

Un des enjeux présentés pour une valorisation de ce projet est une remise aux normes de l'autoroute A31 actuelle.

Or, par suite du décret du 04 janvier 2023, l'A31 est mise à la disposition de la région Grand Est à effet en 2024.

Partant, il est permis de s'interroger sur l'intérêt pour l'Etat de garder cette justification au dossier alors que cela ne relève plus de son ressort.

Ce transfert de compétence à la région pose également de nombreuses interrogations alors qu'aucune information ne figure au dossier. Par exemple, la Région se chargera-t-elle encore du rétablissement des continuités écologiques / collecte des eaux de surface, ainsi que la 3ème voie ?

LES TRACÉS F5 NE PERMETTRONT PAS LE DEVELOPPEMENT DU MULTIMODAL

Selon la décision ministérielle de 2016 et repris dans le dossier de la concertation (page 25), le raccordement multimodal est un enjeu important dans le projet A31bis notamment en raison de la prépondérance du fret dans le sillon lorrain.

Ainsi, la desserte des poids lourds de sa plateforme multimodale (ferroulage) de Bettembourg-Dudelange et de l'Europort de THIONVILLE notamment, devrait donc être mise dans les priorités.

La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire mise en place depuis 2020, serait mise à mal si on persiste à vouloir, à prévoir, et à construire de nouvelles voies routières et autoroutières. Le fret routier ne serait-il donc pas encouragé ?

Ainsi au vu desdits développements, **les tracés F5 ne permettront pas de répondre auxdites attentes.**

Au-delà de leurs imperfections, les propositions F5 vont provoquer des impacts disproportionnés.

IMPACTS DES PROJETS ET DÉSÉQUILIBRE DISPROPORTIONNÉ :

UN PROJET D'AUTOROUTE ENGENDRANT DES INÉGALITÉS SOCIALES

La mise en concession des nouvelles infrastructures n'est pas un impératif mais permet une accélération du projet (page 5 dossier de concertation)

Ainsi, qui dit concession dit **un prix du péage** décidé par le concessionnaire (non encore désigné à ce jour). Celui-ci, pour rentabiliser son investissement, cherchera le montant le plus élevé en conservant le maximum de passage de véhicules, pour fixer le prix du péage.

L'estimation fluctuante par passage pour véhicules légers : de 2.80 € à 4.40 € (page 91 du dossier de la concertation- l'option F5 TP étant le plus cher) – critère de très en faveur à faiblement en défaveur – est donc superfétatoire et n'a pas lieu de figurer dans les éléments d'information grand public du dossier.

Le péage serait, aux dernières estimations, à 4 € par passage ; soit un coût mensuel de 160 € minimum pour un frontalier, pour qu'il soit, de toute façon, dans les bouchons.

Le coût dudit péage ne peut d'autant pas être actuellement présenté comme estimé en raison de :

- 1) L'absence d'analyse concrète quant au chiffrage de l'ouvrage
- 2) L'inflation actuelle croissante qui va impacter le prix global de l'infrastructure
- 3) L'implantation différente du début de la zone payante
- 4) L'incertitude quant au coût de la dépollution du site de la cokerie.

Les surplus de coûts risquent d'impacter **les impôts locaux** et par conséquent aussi des habitants qui ne vont pas forcément utiliser cette portion de route.

Quid de la subvention d'équilibre qui va impacter la fiscalité (page 52/53 dossier 2018), elle n'apparaît plus dans le dossier 2022.

Enfin, la question du péage système « free flow » pose la question de la recouvrabilité du transit international.

DES TRACÉS F5 SYNONYMES D'UN DESASTRE HUMAIN

Tout au long des tracés F5, des impacts sont à répertorier.

En effet, si la partie sud est visée par des expropriations, la partie nord comporte aussi des impacts passés sous silence.

- Des expropriations non précises et non justifiées

En premier lieu, deux tracés F5 TS et F5 TP évoquent des expropriations.

Aucune précision n'a été fournie aux propriétaires potentiellement concernés dans le dossier de concertation quant aux habitations sujettes.

Rappelons que pour être exproprié, trois conditions sont examinées par le juge dans le cadre d'un bilan coûts/avantages:

- Être justifiée par un intérêt public (article 545 Code Civil)
- Que l'expropriant ne dispose pas déjà de terrains où il aurait pu réaliser le projet dans des conditions équivalentes (sans exproprier) (CE 29 juin 1979, Malardel, n 05536)
- Et que l'atteinte à la propriété de la personne expropriée ne soit pas disproportionnée par rapport à l'objectif poursuivi.

Or, en l'espèce, les trois conditions ne sont, à notre sens, pas réunies.

- Pas de garanties de protections sur l'ensemble des tracés F5

Pour mémoire : le tracé F5 que ce soit en tranchée couverte ou en tunnel profond, n'est prévu que sur une longueur de 800 m à 1 km, ce qui veut dire que la partie de la cokerie à la forêt sera directement au contact des riverains du secteur gare et du parc de BETANGE où de nombreuses familles y ont leurs habitudes. Il est même prévu un viaduc de 400 à 500 mètres dans ce secteur sur une hauteur d'au moins 10 mètres....

La protection sonore et pollutions des habitants tout au long des tracés F5 a été brièvement et tardivement abordée dans le dossier. Il n'est pas du tout présenté sur la zone du quartier gare comme directement impacté par le tracé et ce en plein air.

De même, la déforestation n'a pas été prise en compte dans les calculs quant à l'absorption de la pollution sonore.

Aucune garantie n'a pu être communiquée aux habitants.

Il semble d'ailleurs que le nouveau lotissement, rue Louise Michel (Florange) sis à côté du crassier, ne soit pas repris sur les cartes fournies.

Le quartier gare de FLORANGE n'aura aucune protection sonore tout au long des tracés, l'autoroute sera à ciel ouvert avec un viaduc de 10 mètres de hauteur (pour un des tracés F5) avec une répercussion du son par le crassier de MARSPICH, faisant office de mur. Ce tracé initialement présenté en 2021 était en tranchée couverte le long des habitations des secteurs de la rue neuve et du quartier boucle de la chiffonnerie et rue Marie Louise, secteur résidentiel récent. Désormais, les habitants risquent de subir tous les éléments de pollution, et ce, sans aucune protection.

Aucune précision n'a été apportée sur les éventuels coûts de protection, ce qui démontre que rien n'est prévu.

Rappelons que les résidents des zones urbaines proches de l'A30 en sont toujours dépourvus !!! De même que les Bertrangeois en bordure de l'A31.

- **Une pollution présente tout le long du projet.**

La pollution provoquée par les véhicules ne trouve pas de solution.

Peu d'éléments ont été portés à la connaissance du public concernant les impacts sur la santé : pollution à l'ozone, dépollution des sites de la cokerie, cheminées en cas de tunnel aux entrées et sorties, etc.

Il est un fait que THIONVILLE ne doit plus subir la pollution de l'A31, mais serait-ce au détriment de FLORANGE ? (Page 83) Est-ce que déplacer le problème à Florange est une solution ? Florange n'était-elle pas déjà une des villes les plus polluées ? Aucune prise de conscience n'est incluse dans ce dossier !

Si l'Etat compte sur les voitures électriques pour minimiser l'impact de l'A31bis, il est à noter que le parc automobile électrique à ce jour est de moins de 1% (source le Monde du 17/10/2022 : 57.45% Diesel ; 41.09% essence ; **0.64% Electrique**)

Compte tenu de la crise énergétique actuelle, il est difficile d'envisager que la bascule vers ce type de véhicule se fera rapidement.

!! A noter : les voitures électriques sont aussi polluantes, néanmoins, cette pollution est moins visible dans les pays qui ne produisent pas les batteries ! De plus, un véhicule électrique est notamment beaucoup plus lourd et l'usure de ses pneus représente une pollution aux particules fines beaucoup plus dangereuse que la pollution par combustion de carburant !

- **Des travaux titanesques de longue durée.**

La partie initiale des tracés F5 va conduire à une perturbation et paralysie de circulation. Rappelons que le rond-point situé dans la continuation du LIDL est le point névralgique entre plusieurs villes entrées/sorties entrée A30, Florange, Fameck, Serémange-Erzange.

L'impact sera plus qu'une gêne de circulation puisque les habitudes (zone commerciale ou zone de cultes) des populations seront affectées.

LES TRACÉS F5 SOURCE DE DOMMAGES IRRÉMÉDIABLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Tout projet doit être envisagé en analysant tous les impacts environnementaux et humains et en quantifiant le bénéfice acquis.

Le projet s'inscrit à l'inverse des recommandations de la COP climat. On peut parler d'écocide / éco-suicide pour ce projet complètement désuet par rapport à son époque.

L'intérêt public est l'intérêt climatique.

La concertation a permis de démontrer la vulnérabilité de certaines zones de ce projet : les nappes phréatiques, la destruction de 9 à 14 hectares de forêt (voire plus en fonction des différentes modifications des tracés et/ou échangeurs), l'atteinte à la biodiversité, etc..

Par contre, le dossier n'aborde aucunement la notion du respect des lois environnementales actuelles ni celles vis-à-vis du climat.

En premier lieu, la **dépollution du site de la cokerie** de type industrielle pose de nombreuses questions. Un recouvrement de site pollué sans dépollution correcte provoquera une descente de la pollution dans les nappes phréatiques. Or, il y a une obligation actuelle de prise en charge de cette pollution par le pollueur selon les normes environnementales.

D'autre part, **les trajets F5 vont entraîner une destruction de la forêt.**

Pour mémoire, la **doctrine ERC mentionne le principe : éviter, réduire et compenser.**

Or, la forêt à Florange est d'une importance vitale.

Sur la ville de **FLORANGE**, le **PLU et PDU protègent intégralement la forêt domaniale et son écosystème.**

La ville de Florange et sa forêt sont également protégées par un **arrêté ministériel** de protection de la forêt sur une durée de 20 ans.

D'autres réglementations la protègent.

Par exemple, la trame verte et bleue (TVB) est un outil d'aménagement des territoires au service des collectivités et en faveur de la biodiversité. Le concept de TVB est issu des travaux menés lors du Grenelle de l'environnement afin de lutter contre la régression de la biodiversité. Le principe est de créer un réseau d'espaces naturels et ruraux en intégrant les réseaux de parcs et de jardins des villes. Cette trame, déclinée à toutes les échelles, assure les échanges ainsi que les fonctionnalités écologiques et paysagères de l'ensemble du territoire, pour que les espèces animales et végétales puissent, comme l'homme, communiquer, circuler, s'alimenter se reproduire, en d'autres termes assurer leurs équilibres respectifs. Les continuités écologiques qui constituent la trame verte et bleue sont composées d'espaces naturels remarquables, appelés réservoirs de biodiversité connectés entre eux grâce à des couloirs de déplacement que sont les corridors écologiques. A aucun moment, **cette TVB n'est prise en compte ou n'est évoquée dans la présentation du projet.**

Également selon l'article L.122-1 du code de l'environnement modifié par la loi n°2019-1147 du 8 novembre 2019, les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur

l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale.

De plus, la loi du climat et résilience a été votée le 24 Août 2021 et est applicable dès le 2 septembre 2021, ainsi que le plan France de relance pour la forêt. La protection du climat et l'environnement est un des enjeux majeurs pour le bien-être et le futur de nos enfants, il ne faut pas l'oublier. Ainsi, cette loi lutte contre le dérèglement climatique et renforce la résilience face à ses effets. Elle marque un tournant pour une société pleinement engagée contre le dérèglement climatique.

Elle renforce aussi les sanctions en cas d'atteintes à l'environnement.

Le Haut Conseil pour le climat sera chargé d'évaluer tous les ans la mise en œuvre des mesures prévues et, tous les trois ans, l'action des collectivités locales en matière de réduction des GES et d'adaptation au changement climatique.

Le tronçon envisagé est totalement contraire au GRENELLE DES MOBILITES ET DE L'ENVIRONNEMENT qui préconisait l'arrêt pur et simple des projets autoroutiers interurbains.

D'autre part, le **dérèglement climatique** oblige à limiter l'imperméabilisation des sols qui engendrent des catastrophes naturelles : îlots de chaleur, inondations, coulées de boues, pollution des nappes et des cours d'eau, destruction de la fonctionnalité des sols etc. Cette situation va s'aggraver. Florange a déjà souffert dans le passé de nombreux épisodes d'inondations reconnus en tant que catastrophes naturelles par l'état (au moins une dizaine pour les inondations, coulées de boue ou mouvements de terrains).

C'est également pour cette raison que la forêt de Florange est très importante **pour réguler les sols** en cas de forte pluviométrie car celle-ci est située sur une pente. Ainsi, l'arborisation permet un drainage plus efficace des eaux pluviales et protège les zones urbaines. Ce risque est également à considérer sur les villes voisines TERVILLE, MARSPICH, VEYMERANGE.

Ainsi, construire une autoroute sur un terrain fragile et détruire la forêt n'est clairement pas en adéquation avec une gestion intelligente des sols. Des épisodes récents dans nos pays voisins, en Belgique en Allemagne et au Luxembourg, ont créé de réels alertes sur ce facteur environnemental et la gestion du PLU.

La forêt de Florange est composée de chênes centenaires, la compensation par la plantation de nouveaux éléments n'est tout simplement pas faisable. Cet argument porté par certains est totalement fantaisiste

Au sein de la politique climatique actuelle, ce projet est tout simplement inconcevable et l'Etat ne peut s'engager en ce sens.

Conclusion : Au vu de ce qui précède, il est clair que le **trajet F5 comporte de nombreuses contraintes :**

contrainte de **temps** non respectée, **coût** élevé de l'infrastructure, **déforestation**, déstructuration du paysage et du cadre de vie florangeois et fameckois, **expropriations**, **non-respect des réglementations environnementales** en vigueur, études primaires, **péage** exorbitant, **desserte du territoire amputée**, **report du trafic**.

FORCE DE PROPOSITION

Un ensemble de voies de résolutions est régulièrement proposé aux services de l'Etat comme incitation de l'automobiliste à abandonner sa voiture.

L'AUTOBUS

La mise en place d'un réseau de bus conséquent (rotation régulière), rapide, accessible, fiable et à moindre coût.

Les bus doivent pouvoir prendre une éco-voie qui leur est dédiée de manière permanente et non pas une BAU.

Une entente franco-luxembourgeoise a d'ailleurs vu le jour concernant des engagements de développement du réseau de bus frontaliers et a permis la mise en place de nouvelles lignes de bus à compter de mi-décembre 2021.

Le cadencement des bus doit être amélioré pour attirer plus d'usagers.

Il reste un problème de P+R payant en France contrairement au Luxembourg, une discrimination au tarif selon le lieu de résidence, et une lourdeur administrative pour le premier accès.

LE COVOITURAGE

Des zones de parking de covoiturage gratuites doivent être envisagées sur chaque nœud névralgique de circulation par exemple Uckange, Richemont (secteur Marabout), Bertrange, Illange, Yutz, Thionville (avant le passage du pont de Beauregard). Cet élément a d'ailleurs été exigé par des élus du secteur de GUENANGE lors de réunion publique.

L'exemple du succès du parking du Bois de l'Etoile continuellement plein voire débordant doit imposer ces implantations en solution.

Afin d'aider les usagers à opter pour le covoiturage, une plateforme dédiée permettrait de trouver des solutions à chaque trajet avec un taux de remplissage satisfaisant.

Le Grand-Duché de Luxembourg incite au covoiturage par l'attribution d'allocations financières.

LE TRAIN

Le réseau ferroviaire est également en phase de développement avec la volonté de mise en place de train toutes les 5 mins (projet REM) à destination du Grand-duché et la construction notamment sur THIONVILLE d'un parking à la gare à mise en service fin 2023, sur huit niveaux pour 630 places.

Les habitués du TER vers Bettembourg ou Luxembourg qui prennent le train depuis Hettange-Grande verront les quais de la halte ferroviaire rallongés. En disposant à l'avenir de 81 mètres de possibilité de prise en charge, l'arrêt pourra ainsi accueillir les rames dites «en unités triples» d'ici 2024. Les passagers auraient ainsi à disposition des trains de près de 1.000 places assises.

Ces travaux seront accompagnés d'une modernisation des installations (éclairage LED notamment) mais aussi de la création de nouvelles places de parking aux abords de cette gare de plus en plus fréquentée.

Il n'est pas contesté que les travaux d'améliorations du ferroviaire vont prendre plusieurs années mais les projets proposés comme le F5 prendra encore plus de temps pour une inefficacité moindre.

Une autre problématique réside dans l'accès aux gares qui demeure toujours compliqué : pas assez de places de parking , **projet de parkings payants (!)** qui n'encouragent pas les usagers à prendre d'autres locomotions que la voiture et donc l'autoroute !

Il faudrait penser à une incitation financière. D'ailleurs, le Président du Conseil Régional a déjà essayé cette méthode en instaurant trois mois d'abonnement à demi-tarif.

La remise en services de petites gares servirait de desserte supplémentaire portant incitation.

Il est vrai que les éléments actuels de travaux et de grève, limitation de capacité actuelle dans les trains, peut amener les usagers à penser que l'autoroute A31bis serait la solution.

Les investissements, les travaux et la volonté d'investissement encore supplémentaire dans le ferroviaire sera la clé du problème accompagnés d'autres solutions de report. Un véritable réseau express comme à PARIS, permettrait de résoudre le problème de transport vers le Grand-Duché.

3EME VOIE

L'élargissement de l'A31 actuelle à une troisième voie doit être la priorité pour aider les transports en communs (autobus, covoiturage), avec une analyse sur les projets déjà actifs en la matière, pour ne pas au contraire en faire un échec. Rappelons à ce titre, que l'observatoire des mobilités transfrontalières de 2020 page 88, a mentionné que la voie supplémentaire tous véhicules devant être créée est déjà obsolète. Il faut absolument créer une éco-voie. Pour encourager les gens à changer de mode de mobilité, il serait plus judicieux d'ouvrir cette 3ème

voie au covoiturage (et non à des nouveaux usagers) et de ne pas reléguer les bus sur la bande d'arrêt d'urgence !)

LA RESOLUTION DU PROBLEME SECTEUR BEAUREGARD

D'autres solutions peuvent être envisagées : la suppression des feux rouges aux sorties de l'autoroute au niveau de Beauregard ainsi que du radar. Un flux continue pourra de ce fait traverser le fameux pont à discorde lors des retours du Luxembourg.

LIAISON DU PORT D'ILLANGE

Une reprise de la D653 (TERVILLE) voie existante et peu fréquentée pour la relier aux friches industrielles de THIONVILLE à reconvertir permettrait une liaison des deux rives de la Moselle et ainsi le développement du Port de THIONVILLE en une plateforme multimodale ainsi que la préservation du domaine du Château de Bétange. Il ne faut pas oublier le développement de ce site en plein investissement.

UN CHANGEMENT DE COMPORTEMENT DES USAGERS

Le changement des mentalités à la suite du COVID, changement de mode de vie, volonté de prioriser sa vie privée, et l'inflation (augmentation du prix de l'essence, de l'entretien des véhicules et usure des pneus) vont porter les usagers à changer leur comportement de déplacement. Il n'est également jamais invoqué la double imposition qui va provoquer des retours de travailleurs en France.

EN CONCLUSION :

Il a été clairement démontré dans ce cahier d'acteur que non seulement les projets proposés ne répondent pas aux attentes espérées mais qu'à contrario, ils aggraveront la situation actuelle.

Ce constat est particulièrement limpide pour les tracés F5 :

- **Fluidité non améliorée**
- **Gain de temps réduite à peau de chagrin (6 min pour 160 euros estimés par mois)**
- **Contraintes de délai de réalisation non respectées**
- **Contraintes techniques : dépollution cokerie, passage de réseaux souterrains et aérien, lignes de chemin de fer, dénivelés importants (Déblais/remblais/viaduc), perte de fonctionnalité, crassier, bassins de rétention à déplacer.**
- **Désastre humain : péage hors de prix, expropriations, difficultés de protections pour les riverains.**
- **Désastre environnemental : déforestation**

Les projets F5 sont les plus impactant vis-à-vis des populations. Il est rappelé qu'il n'est que partiellement en tranché couverte/tunnel profond : la partie de la cokerie à la forêt traverse une zone résidentielle qui n'est que peu évoquée, et donc à éviter au profit de ce qui va vraiment aider la mobilité nord mosellane.

Ainsi, il est de votre ressort et donc de votre responsabilité de protéger les populations en rejetant les tracés.

Dès lors, au vu des éléments supra décrits, les projets F5 sont donc à proscrire.

Annexes

Annexe 1 : Estimation gain de temps envisagé par les tracés¹



Comparaison des variantes

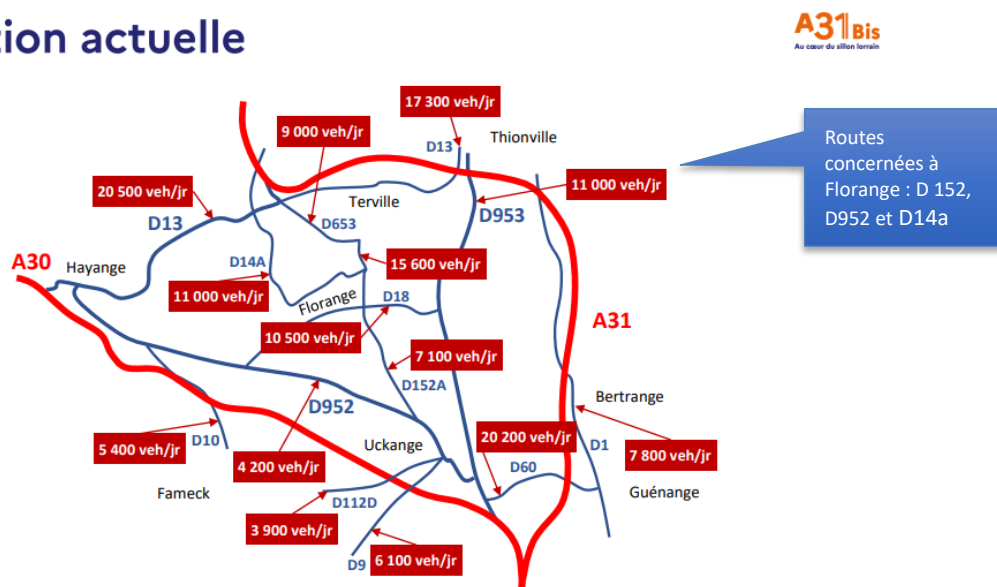
	2018	Référence 2030	F4	F5 - TP	F5 - TS	F10
Richemont-Elange	9,8	13,5	7,4	6,9	7,1	10,8
Elange-frontière	16,0	22,5	12,8	13,1	13,7	12,8
TOTAL	25,8	36	20,2	20	20,8	23,6

**Temps de parcours moyen lors de
la période de pointe du matin**

¹ Extraits réunion concertation A31 bis du 17 janvier 2023.

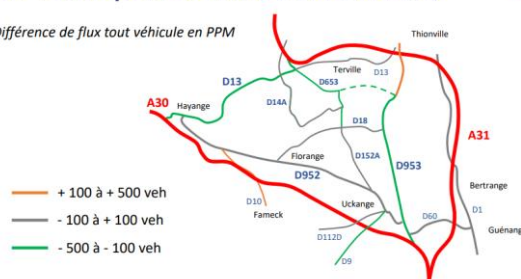
Annexe 2 : Tableau du report de transit sur la ville de FLORANGE présenté par la DREAL lors de la réunion publique de FAMECK du 12 janvier 2023²

Situation actuelle



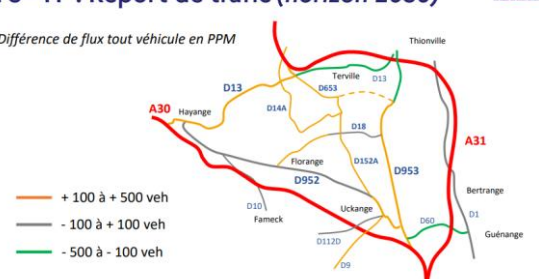
F5 - TS : Report de trafic (horizon 2030)

Différence de flux tout véhicule en PPM



F5 - TP : Report de trafic (horizon 2030)

Différence de flux tout véhicule en PPM

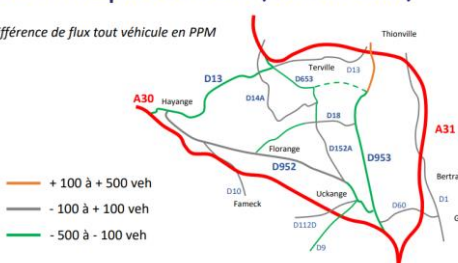


Statut quo dans la circulation interne de FLORANGE

Aggravation de la circulation interne de FLORANGE

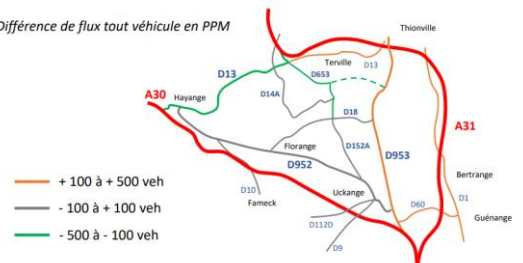
F4 - TP : Report de trafic (horizon 2030)

Différence de flux tout véhicule en PPM



F10 : Report de trafic (horizon 2030)

Différence de flux tout véhicule en PPM



² Extraits réunion concertation A31 bis du 17 janvier 2023.

Le test du jour de grève du Jeudi 19 janvier 2023

Journée de mobilisation contre la réforme des retraites

Les ter sont quasi tous supprimés, seuls quelques-uns subsistent vers le Luxembourg

Les gens vont devoir aujourd'hui massivement aller au travail en voiture

Ce qui pourrait être un test concernant les dires de la DREAL sur la congestion et saturation future du pont de Beauregard qui ils l'ont accordé est plutôt fluide le matin à l'heure actuelle

C'est un des points de justification de la construction du futur contournement de Thionville

Passage ce matin vers 8 h en direction du Luxembourg, le trafic est plus dense mais fluide...

Cependant des bouchons se sont formés à la frontière...



Photos surprenantes ?

TEMOIGNAGE

Une Florangeoise travailleuse frontalière nous a transmis le texte de son intervention lors d'une réunion publique que nous avons choisi de mettre également dans notre cahier d'acteur car il représente le profil majoritaire de nos membres et la réalité de la vie aujourd'hui d'un travailleur frontalier.

Il aura donc fallu attendre la réunion de Fameck pour enfin savoir combien de temps ferait gagner cet aménagement – A31 bis : variante + élargissement – aux usagers de l'A31 actuelle, venant de Mondelange et au-delà, en 2030-35. Enfin, que pour le sens Metz-Luxembourg le matin, car la DREAL n'a pas semblé utile de nous présenter ses estimations pour le sens Luxembourg-Metz le soir, beaucoup plus critique pour les usagers. Oui car la DREAL reconnaît qu'il y a peu de congestion de l'autoroute dans Thionville à l'heure de pointe le matin dans le sens Metz-Luxembourg. Mais que cela devient problématique en cas d'accident, d'où l'avantage du contournement. Je répondrai à la DREAL que « toute autoroute à deux fois 2 voies devient problématique en cas d'accident », et pas qu'à Thionville. Bref.

On nous présente donc des résultats pour une partie du problème seulement. Les chiffres présentés dans tous les sens n'auront pas réussi à me convaincre, la méthodologie laissant à désirer. Il paraît d'ailleurs, qu'en statistique, on peut rendre des résultats en sa faveur, à condition de bien formuler l'hypothèse de départ et de (tenter de) justifier sa méthodologie pour masquer des biais manifestes ...

Moralité ? le projet A31 bis, quelle que soit la variante, ferait gagner sur le temps de trajet Metz-Luxembourg le matin, tenez-vous bien ... entre 2 et 6 minutes par rapport à la circulation de 2018 (mais entre 12 et 16 minutes selon la modélisation du trafic faite par la DREAL en 2030 ; modélisation qu'on peut adapter à sa guise bien entendu ...). Et combien par rapport au trafic actuel de 2022 ? Hein ? Point de mots. Pas plus de réponse d'ailleurs quant aux estimations pour le soir dans le sens Luxembourg-Metz. Je pensais avoir raté la diapo ... en fait, elle n'existe pas. En statistique, on est sensé présenter tous les résultats, même ceux qui ne nous arrangent pas ... Cette concertation se veut transparente, paraîtrait-il ...

Bon sinon, quand on parle de report de trafic attendu grâce aux variantes proposées, j'ai du mal à croire que les personnes interrogées qui se sont dit en faveur de ce projet, l'eussent été si elles avaient eu toutes les informations utiles au moment de répondre à la question « seriez-vous prêts à payer un péage pour gagner du temps sur votre temps de trajet entre Metz et Luxembourg ? ».

Je pose donc la question différemment : « Qui est prêt à payer 4 euros (en 2022, comptez un peu plus en 2030, surcoûts inhérents à la construction obligent) pour gagner environ 5 minutes voire 15 minutes, soyons généreux, sur son temps de trajet entre Metz et Luxembourg et ce, deux fois par jour ? ». A l'heure où tout augmente plus vite que les salaires, je ne suis pas certaine que la majorité des usagers feront le choix de dépenser 180 euros au minimum par mois, dans leur transport pour aller au Luxembourg. D'autant plus lorsque la nouvelle convention fiscale va imposer davantage les travailleurs transfrontaliers, mais c'est un autre débat ... Et on nous parle d'utilité publique ... et aussi de mise en concession nécessaire pour faire aboutir le projet ; quand on sait que le Sénat pointe du doigt la concession autoroutière dans un rapport de 2020 (déjà en 2020 !) et que le Ministre actuel des Finances n'a pas souhaité rendre public un rapport commandé depuis, à l'Inspection générale des finances (IGF) et le service d'inspection du ministère de l'Écologie, rapport révélant une rentabilité trop élevée par rapport à ce qui était annoncé.

Je crains donc le rabattement en masse sur les routes secondaires, contrairement à ce que nous laisse entendre la DREAL. D'autant plus quand on apprend que les tracés F4 et F5 ne permettront plus aux automobilistes venant de FLORANGE, SEREMANGE, HAYANGE ... de prendre la A31 au niveau du rond-point de l'Etoile actuel. Qui va trinquer ? VEYMERANGE et alentours, et bien entendu encore et toujours les habitants des communes impactées. Mais à part ça, ce projet est d'utilité publique. Vendu comme nécessaire et « bienfaiteur » pour nos communes, nous avons appris à l'occasion de cette même réunion de Fameck que, quelle que soit la variante, Florange n'y verrait aucun avantage car le trafic y serait le même voire augmenté. Et ça ne sera pas la seule commune à y passer. #florangevillesacrifiée

Dans le soin, il y a les traitements des symptômes et les traitements des causes, ce dernier étant plus efficace et plus utile pour tout le monde. Aussi tenté que le bon diagnostic et la bonne cause eussent été identifiés, ce qui demande un peu plus de perspicacité. Car traiter un symptôme est plus facile que de traiter une cause ; mais le traitement symptomatique peut être vite insuffisant ... L'A31bis, c'est un traitement du symptôme « trafic engorgé » et non un traitement de sa cause, la vraie. Pourquoi l'A31 est engorgée ? parce qu'il y a un plus de monde sur la route me répondra-t-on. Il est vrai, plus de monde sur une infrastructure qui ne permet pas de fluidifier l'afflux de véhicules vers l'A31 aux heures critiques. Voilà l'argument avancé.

Le problème est : l'échangeur, avec leurs voies de sortie ou d'entrée trop courtes, pour lesquelles les automobilistes freinent trop tôt ou n'accélèrent pas assez, gênant de ce fait les utilisateurs déjà présents sur l'autoroute. Sans parler des conducteurs qui débloquent sur la voie de gauche ou freinent, ralentissant un peu plus le trafic (et on retrouvera les mêmes problèmes quand l'A31 sera en 3 voies ; il n'y a qu'à y faire un petit tour entre Mondelange et Metz). Et ça se voit très bien en France à hauteur de la sortie 43 et 44 en venant de Metz (une fois le nœud passé, ça roule correctement et encore mieux si tout le monde respecte le 70 km/h sans freiner mais en anticipant) ; mais aussi au Luxembourg avec la croix de Bettembourg dont l'afflux des conducteurs venant de l'A13 ralentit tout le trafic jusqu'à la frontière et au-delà dans le sens Metz-Luxembourg. Mais une fois que les flux se sont délayés, tout roule. Il n'y a qu'à voir au niveau de la croix de GASPERICH passé Berchem. C'est de la mécanique des fluides.

Même exemple dans le sens Luxembourg-Metz cette fois-ci, à hauteur de Terville et du pont de Beauregard ; ajoutons deux autres facteurs défavorisants : les poids lourds qui doivent monter sur le pont alors que les automobilistes rentrent sur l'autoroute à 50 km/h au mieux, et le radar qui casse encore un peu plus la vitesse (combien de personnes freinent à son approche pour passer à 70 km/h et être certaines de ne pas se faire flasher ?!) = bouchons monstres.

La problématique est la même pour tout passage de 3 voies vers 2 voies, mécanique des fluides encore. Et la DREAL veut nous faire croire que tout ira mieux avec leur projet ? Alors que dans le sens Metz-Luxembourg, nous passerons de 3 voies tout utilisateur en France, à 2

voies tout utilisateur + 1 de bus/covoiturage au Luxembourg, et ce contrairement à ce qui a été soutenu publiquement lors de la réunion de Fameck (il a été dit que cette 3^e voie ne serait réservée qu'au covoiturage, les bus ayant été oubliés). On va donc se retrouver de nouveau avec des bouchons à la frontière ! Mais aussi dans le sens Luxembourg-Metz. Sauf qu'au lieu de les avoir dans Terville-pont de Beauregard, on les aura en amont au niveau de la bifurcation A31-A31bis lorsque les usagers, qui se seront fait avoir une première fois, ne souhaiteront pas aller vers l'A31bis payante et voudront changer de voie ; et même avant, lorsque les habitants de Florange et alentours voudront rentrer chez eux en utilisant le réseau secondaire et engorgeront de facto une voie de sortie trop petite pour absorber tout ce flux.

Il faut se faire à l'idée qu'il n'est pas/plus possible de rouler sur cette portion d'autoroute à plus de 90 km/h, en dehors des heures creuses, week-ends, nuits et périodes de vacances. Et l'accepter tel quel. Un point c'est tout.

Si maintenant, il faut trouver des solutions – partielles – à ce problème de trafic, car il n'y aura pas de solution miracle et encore moins avec l'A31 bis, en voici :

- Un réseau ferroviaire digne de ce nom, sans retard ni suppression de train pour divers motifs, et avec suffisamment de places assises dans les rames et des parkings gratuits pour y laisser sa voiture sans craindre l'amende ou encore de devoir déboursier 100 euros tous les mois ;
- Un réseau de bus efficace lui aussi ;
- Des aires de covoiturage gratuites et localisées de manière adaptée par rapport aux infrastructures routières dont font partie les bus ;
- Supprimer les radars sur le pont de Beauregard, ou au moins dans le sens Luxembourg-Metz ;
- Il faudrait aussi envisager de fermer le temps de l'expérience pour vérifier la théorie de la mécanique des fluides, une ou deux bretelles d'autoroute ; mais je crains que ça ne soit pas plus faisable que de changer les habitudes de conduite des automobilistes ou d'allonger les échangeurs autoroutiers.

Dans tous les cas, il n'est pas pensable, et encore moins envisageable, devant un tel projet, de dire dans 20 ans, comme je l'ai déjà entendu dans une réunion il y a quelques semaines « *les résultats de cet aménagement ne sont pas à la hauteur de ce que nous avions envisagé* » en parlant de la section d'autoroute à vitesse régulée. Des panneaux de signalisation, ça s'enlève et on peut revenir à la « version antérieure » sans souci ; mais une fois que notre environnement de vie aura été saccagé pour ce projet bancal et dont l'efficacité n'aura pas été démontrée (« traitement symptomatique »), que nous restera-t-il ? Notre colère et nos yeux pour pleurer.

Une florangeoise en colère

ARRETE DE PROTECTION

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DE
L'AGROALIMENTAIRE ET DE LA FORÊT

Direction Générale des Politiques Agricole,
Agroalimentaire et des Territoires

Département : MOSELLE

Forêt domaniale de FLORANGE

Contenance cadastrale : 197,4169 ha

Surface de gestion : 195,93 ha

Révision d'aménagement

2015-2034

ARRÊTÉ D'AMÉNAGEMENT
portant approbation du document d'aménagement
de la forêt domaniale de FLORANGE
pour la période 2015 - 2034

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DE
L'AGROALIMENTAIRE ET DE LA FORÊT

- VU les articles L124-1,1°, L212-1,1°, L212-2, L212-3, D212-1, D212-2, R212-3, D212-5,1°, R213-19, et R213-20 du code forestier ;
- VU la directive régionale d'aménagement de la région Lorraine, arrêtée en date du 09 juin 2006 ;
- VU l'arrêté ministériel en date du 22 avril 2003, réglant l'aménagement de la forêt domaniale de FLORANGE (MOSELLE) pour la période 2000 - 2014 ;
- SUR la proposition du Directeur général de l'Office national des forêts ;

- A R R Ê T E -

Article 1^{er} : La forêt domaniale de FLORANGE (MOSELLE), d'une contenance de 195,93 ha, est affectée prioritairement à la fonction de production ligneuse et à la fonction écologique, tout en assurant sa fonction sociale et de protection physique, dans le cadre d'une gestion durable multifonctionnelle.

Article 2 : Cette forêt comprend une partie boisée de 192,81 ha, actuellement composée de chêne sessile ou pédonculé (35 %), hêtre (23 %), frêne commun (15 %), charme (10 %), érable sycomore (7 %), merisier (5 %), épicéa commun (3 %), chêne rouge d'Amérique (2 %). Le reste, soit 3,12 ha, est constitué d'emprises d'infrastructures diverses (conduite de gaz, ancienne voie ferrée, réservoir, ligne électrique et conduite d'eau).

Les peuplements susceptibles de production ligneuse, soit 192,81 ha, seront traités en futaie régulière.

Les essences principales objectifs qui déterminent sur le long terme les grands choix de gestion de ces peuplements seront le chêne sessile (124,12ha), le hêtre (56,88ha), le frêne commun (9,61ha) et le chêne pédonculé (2,20ha). Les autres essences seront favorisées comme essences objectif associées ou comme essences d'accompagnement.

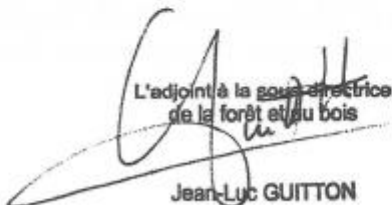
Article 3 : Pendant une durée de 20 ans (2015 – 2034) :

- La forêt sera divisée en sept groupes de gestion :
 - Un groupe de régénération, d'une contenance de 46,26 ha, au sein duquel 29,44 ha seront nouvellement ouverts en régénération et qui sera entièrement parcouru par une coupe définitive au cours de la période ;
 - Un groupe de reconstitution, d'une contenance de 2,70 ha, qui fera l'objet de travaux de plantation avec protection contre le gibier ;
 - Un groupe de jeunesse, d'une contenance de 35,54 ha, qui fera l'objet des travaux sylvicoles nécessaires à l'éducation des jeunes peuplements ;
 - Trois groupes d'amélioration, d'une contenance totale de 108,31 ha, qui seront parcourus par des coupes selon une rotation de 6, 8 ou 10 ans en fonction de la croissance des peuplements ;
 - Un groupe constitué des diverses emprises d'infrastructures, d'une contenance de 3,12 ha, qui sera laissé en l'état ;
- Des travaux de réfection généralisée de 0,835 km de route forestière empierrée et d'une aire de dépôt de bois et de stationnement seront réalisés, afin d'améliorer la desserte du massif ;
- Afin de rétablir au plus tôt l'équilibre sylvo-cynégétique, les demandes de plans de chasse seront maintenues à un niveau élevé et augmentées si nécessaire ; leur réalisation effective sera contrôlée et un suivi des indices de consommation sera mis en place. Simultanément, les régénérations seront protégées jusqu'au rétablissement d'un équilibre satisfaisant. Une fois cet équilibre rétabli, toutes les mesures contribuant à son maintien seront systématiquement mises en œuvre, et les demandes de plans de chasse seront réévaluées chaque année au regard des observations sur l'évolution des populations de grand gibier et des dégâts constatés sur les peuplements ;
- Les mesures définies par les consignes nationales de gestion visant à la préservation de la biodiversité courante (notamment la conservation d'arbres isolés à cavités, morts, ou sénescents) ainsi qu'à la préservation des sols et des eaux de surface, seront systématiquement mises en œuvre.

Article 4 : La directrice générale de la direction générale des politiques agricole, agroalimentaire et des territoires, et le Directeur général de l'Office national des forêts sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Bulletin officiel* du Ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt.

29 OCT. 2014

Fait le
Pour le Ministre et par délégation,


L'adjoint à la sous-directrice
de la forêt et du bois
Jean-Luc GUITTON